【特集】

港が地域の産業を強くする

海上物流の拠点である港と地域の産業とは、切っても切れない関係にある。
すでに 各地の港では、地域の産業や経済を支援する多目的国際ターミナルの整備など、
港を“核”とした地域産業活性化への取り組みが、
それぞれの港の特性を生かしながら推進されている。今回の特集では、地元企業と港とが一体となった、
これらの取り組みの先端の現場をレポートする。

平成 18 年 12 月に供用開始した石狩湾新港 (北海道) の多目的国際ターミナル。主要な輸入品の一つである木材チップを運ぶベルトコンベヤーや、木材チップを置く防塵フェンス付きのヤードなどが整備されている。

石狩湾新港の西１号岸壁（多目的国際ターミナル）の水深は 14ｍ。５万トンクラスの大型船舶が接岸可能となった。

木材チップは、南アフリカやブラジル、オーストラリアといった国々から輸入されている。

多目的国際ターミナルの完成で、物流効率が大幅アップ

石狩湾新港【北海道】

石狩湾新港は、北海道の日本海側に臨む石狩湾のほぼ中央に位置し、道内の政治・経済の中心地である札幌まで約15km、車で30分ほどと、地の利に恵まれた港である。平成15年にはリサイクルポートにも指定されており、静脈物流の拠点港としても機能している（リサイクルポートについては、9ページを参照してください）。また一方で同港は、北方圏諸国やアジア諸国に対する海上交通のアクセスにも優れており、北海道の新たな海上交通の窓口としても期待されている。

この石狩湾新港で、平成18年12月、水深14m、延長280mの多目的国際ターミナルの供用がはじまった。

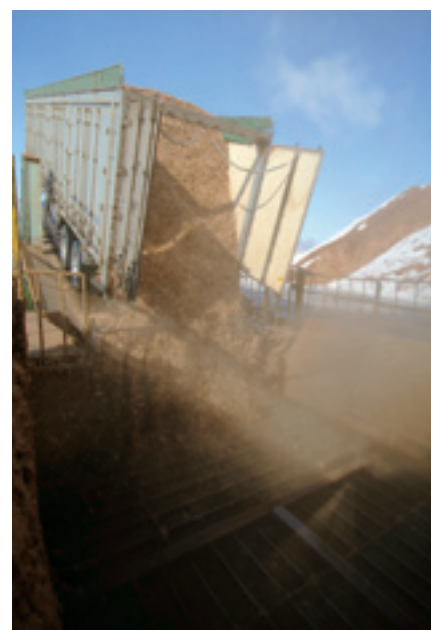
石狩湾新港管理組合ではこう話す。

「これまで同港には、水深10mのふ頭しかなかったため、接岸できる船舶は、最大でも2万トンクラスが限界でした。これが多目的国際ターミナルの完成によって、5万トンクラスの大型船舶が接岸可能となったのです。札幌は、政令指定都市の中では珍しく、海に面していない都市ですからね。札幌圏の海の玄関口として、石狩湾新港の果たす役割は、これまで以上に重要になってくるでしょう」。

実際、多目的国際ターミナルの供用開始によって、早くも地元企業の物流の効率化が実現されはじめている。

平成18年12月8日、新ターミナル利用の第一号となったチップ船は、王子製紙のグループ会社である王子特殊紙（株）江別工場向けの専用船だった。これまで同社は、苫小牧港のターミナルにチップ船を入港させ、ここを拠点に江別市にある工場まで木材チップをトラック輸送していた。王子特殊製紙（株）江別工場の事務部長、鬼頭俊郎さんはこう話す。

「陸上輸送距離の短縮によって物流コストを削減できますし、物流効率も格段に向上します。また、新ターミナルには、岸壁からヤードに木材チップを運ぶベルトコンベヤーや木材チップを置く防塵フェンス付きのヤードなども備えられていますから、木材チップ輸入港としては万全と言えるでしょう」。

現在、石狩湾新港地域では、第3セクター石狩開発（株）が、後背地の造成、分譲、企業誘致などを積極的に進めている。札幌からの近さと、大型船の入港を可能とするオープンしたての多目的国際ターミナルとが、こうした後背地開発の呼び水となることは間違いないだろう。

江別市にある王子特殊紙(株)の江別工場。港に届いた木材チップはここに運ばれ、紙の原料として利用される。

地元企業のさらなる発展を、港とともに

金沢港【石川県】

金沢港のある北陸地方は、産業機械を製造する工場が多数立地しており、産業機械の製造出荷額は、全国の約13%を占めている。実際、金沢港の輸出貨物品種別構成を見ても、産業機械と輸送用機械が占める割合は、全体の50%近くになっている(平成17年実績)。

江戸時代には、加賀百万石の権威を背景に、北前船の拠点として栄えていた金沢港であるが、背後地域の各企業が利用できる本格的な物流港として開港したのは昭和45年のこと(関税法による開港指定)で、比較的新しい港である。

「現在の金沢港は、岸壁の水深が10mで整備されており、開港以来、地元の多くの企業に利用されています。ただ、この水深では、近年の船舶の大型化には対応できないという問題もあります」と話すのは、国土交通省北陸地方整備局の和泉田芳和さん。「このため地元企業は、大型船が入港できる太平洋側の港を利用した輸出を余儀なくされているのが現状なのです」。

こうした問題を解消すべく、金沢港では、大型船の入港を可能とする、水深13mの多目的国際ターミナルの整備を進めているところだ。多目的国際ターミナルを整備することで、大型船舶での輸送を可能とし、海上輸送の効率化を図ることを目的とした事業である。すべての施設を完成させるには、おおむね10年間を要すると計画されているが、事業効果の早期発現のため、平成20年秋頃を目標に、水深12mでの暫定供用をめざしている。

この事業に対しては、地元企業も大いに期待しているようだ。石川県に主力工場を構える日本を代表する建設機械メーカー、コマツも、多目的国際ターミナルの早期完成を待ち望んでいる企業の一つである。同社粟津工場の工場長である高橋良定さんはこう話す。

「金沢港は、当社としても非常に重要な物流拠点と位置づけていますが、大型船の入港ができないという現状は、やはり大きな痛手でもあります。実際のところ、当工場の総輸出量のうち、金沢港から輸出している割合は約20%ほどで、残りの80%は、神戸港や名古屋港などを利用しているのです」。

製品の納入先のおよそ65%を海外が占めている粟津工場では、平成18年6月からスーパーラック(建設機械を分解せずに積み込める特殊なコンテナ)を導入するなどして、平成19年度末には金沢港の利用率を30%台とすることを目標としている。さらに、整備中の多目的国際ターミナルが完成したら、70%以上を金沢港から輸出することをめざしている。

「金沢港の利用率が高まれば、神戸港や名古屋港までの陸上輸送コストが削減できますし、さらにはトラック輸送を減らすことで、地球温暖化の元凶であるCO_2の削減にも貢献できます。また、入港船舶の大型化によって、より効率的な輸送が可能となり、海上輸送コストの削減にもつながるでしょう」と高橋さん。

石川県と金沢市では、港の背後地に工業団地を造成する計画も進めており、これが実現されれば、今以上に金沢港の物流拠点としての役割は大きなものになりそうだ。

金沢港では、港のスケールアップに向けた国や自治体の取り組みと、地元企業の“物流改革”への挑戦とが歩調を合わせて、地域産業のさらなる発展が図られていると見ていいだろう。

平成 18 年 12 月に全線暫定供用開始した臨港道路。

平成 18 年 6 月から導入されたスーパーラック (建設機械を分解せずに積み込める特殊なコンテナ)。（Ｐ 6 上）
工場から港へは、トラックで輸送。整備中の多目的国際ターミナルが完成すれば、陸上輸送コストが大幅に軽減される。（Ｐ 6 下）

整備中の水深 13 mの多目的国際ターミナル。平成 20 年秋頃を目標に、水深 12 mでの暫定供用をめざしている。

大王製紙（株）三島工場の古紙パルプ製造設備。原料となる雑誌などの古紙を薬品、水などで溶かして再利用する。

同工場のコート紙製造設備。

完成した紙の荷役風景。三島川之江港の場合は、古紙を回収する静脈物流拠点港としても機能している。

高台から望む三島川之江港。

“紙のまち”のリサイクルポート

三島川之江港【愛媛県】

四国の中央部に位置する四国中央市は、“紙のまち”として広く知られている地域だ。同市における製紙産業の歴史は古く、江戸時代(1800年頃)には、周辺の山地に自生するこうぞ、みつまたを主原料とし、農家の副業として紙づくりが行われていたと言われている。その後、製紙産業は飛躍的に発展していき、それに牽引されるように地域の物流拠点である三島川之江港も大きく進展していった。

現在、同市内には、大王製紙をはじめ製紙業者が44社、これに紙加工などの関連業者を合わせると、じつに202もの製紙関連企業がある。また、製紙関連企業の従業者数は、四国中央市の就業人口の約2割を占めている。

「四国中央市の製造品出荷額のうち、紙、パルプ、紙加工品は、全体の８割以上を占め、市町村別で日本一を誇っています(平成16年実績)。まさに製紙業とともに発展したまちと言えると思います」と、国土交通省四国地方整備局、松山港湾・空港整備事務所の渡邊辰也さんは話す。

紙製品の輸送に欠かすことのできない三島川之江港は、一方で、平成18年12月、四国の港としては初めて、総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)に指定された。静脈物流とは、製品等をメーカーから流通段階を経て消費者に供給する流れとは逆に、消費された廃棄物などをメーカーに戻し、再利用や廃棄するための物流のことである。通常の物流を動脈にたとえ、これとは逆の物流ということで静脈と言われているわけだ。この静脈物流の拠点港として、現在、全国で21のリサイクルポートが指定されている。

三島川之江港の場合は、“紙のまち”の港ということで、古紙を回収する静脈物流拠点港としても機能している。主に東京、大阪、名古屋の三大都市圏から三島川之江港に運ばれた古紙を、地元の製紙会社が紙の原料として再利用するという循環型の古紙再生利用システムが確立されているのである。

現在、三島川之江港では、水深14mの多目的国際ターミナルの整備が進められている。この新ターミナルの早期完成は、地元製紙業者にとって悲願とも言えるものだ。製紙会社の関係者はこう話している。

「大水深の多目的国際ターミナルが供用開始されれば、より多くの大型の船舶が着岸可能になり、製品やリサイクル用古紙の海上輸送量を大幅に増やすことができます。この経済効果は非常に大きいものになりますよ」。

ペーパーレス社会と言われるようになって久しいが、実際には、コンピューター等の取扱説明書を製作する際に紙が不可欠であるなど、紙の需要はむしろ増加傾向にあるという。“紙のまち”のリサイクルポートとして三島川之江港の果たす役割は、今後もさらに重要度を増しそうだ。

臨海部に鉄鋼業、石油精製業などの有力企業が立地する和歌山下津港。和歌山地域や大阪南部地域の経済を支える国内外の海上輸送の拠点港だ。

日本最大級の鉄鋼＆エネルギー港湾

和歌山下津港【和歌山県】

和歌山市、海南市、そして有田市にまたがる和歌山下津港。その港湾区域は12,000haと広大で、全国1,088港のうち９番目の広さを誇っている。また同港は、大阪湾の入口という好立地にあり、和歌山地域や大阪南部地域の経済を支える国内外の海上輸送の拠点となっている。その重要性から、昭和40年には特定重要港湾に指定され、平成13年には、４万トン級のコンテナ船が着岸可能な水深13mの岸壁を供用開始した。

県内唯一の本格的コンテナターミナル基地として発展を続ける和歌山下津港だが、「同港の特徴は、臨海部に鉄鋼業、石油精製業などの多数の有力企業が立地している点にあります」と、国土交通省近畿地方整備局和歌山港湾事務所の三村正樹さんは話す。

和歌山下津港は５つの港区に分かれており、一番北に位置する和歌山北港区は、鉄鋼関連企業が立地する鉄鋼港湾で、鉄鋼関連の原材料が主な取扱貨物になっている。一方で、下津港区および有田港区は、石油関連、石油精製などの企業が多数立地するエネルギー港湾だ。また、和歌浦・海南港区にも、火力発電や鉄鋼関連の企業が立地。公共外内貿ふ頭として機能しているのが、和歌山本港区である。

「和歌山下津港の平成17年の取扱貨物量は、4,646万トンとなっています。このうち、原油や重油、石油製品が1,937万トンと全体の約42％を占めているのです。また、鉄鉱石、石炭、パイプ等製品の取扱量も30％と高い数字を示しています。まさに鉄鋼港湾、エネルギー港湾と呼ぶに相応しい実績と言えますね」と三村さん。

和歌山下津港の代表的な利用者である住友金属工業（株）和歌山製鉄所の野田眞司さんも、同社の事業運営における港の重要性について、こんなふうに話している。

「製鉄業では、原料を運ぶにしろ、製品を運ぶにしろ、そのもの自体の重量が大きく 、大型船でないと輸送することができません。港なしでは、当社の事業は成り立たないと言い切れますね」。

こうした地元企業の物流基地として重要な役割を果たしている一方で、和歌山下津港では、多くの人々が憩い、遊ぶことのできるウォーターフロント開発にも力を入れている。平成６年に“まちびらき”した「和歌山マリーナシティ」がそれだ。開発面積65ha（陸域49ha、水域16ha)におよぶ、日本屈指の一大海洋リゾート基地である。

マリーナシティ内には、公共マリーナ、民間マリーナ合わせて、1,000隻以上の保管能力を持つ日本最大級のマリーナのほか、中世の地中海の港町をリアルに再現したテーマパーク「ポルトヨーロッパ」やバラエティ豊かな海の幸がそろう「黒潮市場」、全戸オーシャンビューのリゾートマンションなどが整備されている。

「港は物流の要であるとともに、多くの皆さんに親しんでいただける憩いの場であるべきだと考えています。今後も物流機能の向上と合わせて、ウォーターフロント開発にも力を入れていきたいですね」と、前出の三村さんは話している。

（取材・文／山田真記　写真／相澤 正）

住友金属工業（株）が独自技術で開発した主力商品の一つであるシームレスパイプ（継ぎ目のない鋼管）。中国や欧州、アメリカ等に輸出している。

日本最大級のマリーナやテーマパーク、観光者向けの市場などがオープンしている「和歌山マリーナシティ」。